

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXII. — Wydana i rozesłana dnia 30. listopada 1898.

Treść: (№ 207—210.) 207. Dokument koncesyjny na kolej lokalną wąsko-torową od Gmünd do Litschau z odnogą od Alt-Nagelbergu do Heidenreichsteina. — 208. Rozporządzenie, którym uchyla się rozporządzenie z dnia 14. marca 1893, tyczące się komisji, z ramienia władz administracyjnych krajowych i Ministerstwa rolnictwa urzędujących jako rady przyboczne techniczne do spraw mszyej winnej. — 209. Obwieszczenie, którym podaje się do wiadomości, że Najwyższa koncesja na kolej lokalną elektryczną od Badenii do Vöslau przeniesiona została na Spółkę akcyjną kolej lokalnych wiedeńskich i że niektóre postanowienia koncesji na tę kolej zostały zmienione. — 210. Obwieszczenie o ustanowieniu po jednym urzędzie podatkowym i sądowo-depozytowym w Ślemieniu, Niemirowie i Lutowiskach w Galicji.

207.

Dokument koncesyjny z dnia 12. listopada 1898,

na kolej lokalną wąsko-torową od Gmünd do Litschau z odnoga od Alt-Nagelbergu do Heidenreichsteina.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadającego w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Wydziałowi krajowemu dolno-austriackiemu o to prośbątemu, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej ruchomiernej, która wybudowana być ma jako lokalna wąsko-torowa od stacyj w Gmünd linii kolej państwa Wiedeń—Gmünd—Praga na Alt- i Neu Nagelberg i Gopprechts do Litschau z odnogą od Alt-Nagelbergu do Heidenreichsteina a to w myśl ustawy o koncesjach na kolejach żelaznych z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Koncesjonariusz obowiązany jest rozpoczęć budowę kolej koncesjonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmiej dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, dać ma koncesjonariusz na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniędze sierocie.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolej koncesjonowanej nadaje się koncesjonariuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo nadane będzie koncesjonariuszowi do wybudowania tych kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyjaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowiło, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mających do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyjowanej kolej lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyjaryuszowi prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjaryusza.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie gdyby ją rzeczywiście poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakież formularze obligacji pierwoszeństwa i akcyi, które będą emitowane, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyjaryusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabijają dla koncesyjaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesyjowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, stanać się dla koncesyjaryusza obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich jako na kolej drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyjaryusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom Straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 8.

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem przerzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§. 9.

Wyjawszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonariusz nie jest upoważniony do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesyjowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesyjowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariusza.

W przypadku takim koncesjonariusz zwracać ma Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który zawarty będzie z koncesjonariuszem.

§. 10.

Koncesjonariusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współływu kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatki i potrącić z przychodów. Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

2. Cenę odkupu w myśl powyższego postanowienia obliczoną, płacić się będzie koncesjonariuszowi jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

3. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień pod l. 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na programowe oprocentowanie i spłacenie pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych a względnie obligacji pierwszeństwa, gdyby zostały wypuszczone z doliczeniem raty rocznej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesjonariusza spłacanie z własnych funduszy w umówionych terminach płatności powyższych pożyczek aż do zupełnego ich umorzenia a wzmiękowaną powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia.

dnia każdego roku i zwracać będzie Spółce podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze sum rocznych w myśl l. 2 a względnie zamiast sumy rocznej płacić się mającej według l. 3 za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rat według postanowień l. 2 i 3 płacić się mających (po strąceniu jak się samo przez się rozumie dodatku przewidzianego w ostatnim zdaniu l. 1).

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wołno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacje dłużu państwa liczne będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 4 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającymi jeszcze pozostałościami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolej niniejszem koncesyowaną ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, a według okoliczności kolej podjazdowe własnością koncesyjusza będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- termin, od którego nastąpi odkupienie;
- przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które, bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- kwota ceny odkupu (ll. 1 aż do 4), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowe-

mu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesyjusz obowiązany jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyjusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolej odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiada ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo załagotowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesja upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynaj-

grodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, 1. 5.

Tak wtedy gdy koncesja upłynie jak i w razie odkupienia kolej (§. 11), zatrzyma koncesjonariusz na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzać, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funckjonariusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funckjonariuszów na koszt koncesjonariusza.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

208.

Rozporządzenie Ministerstwa rolnictwa z dnia 19. listopada 1898,

którem uchyla się rozporządzenie z dnia 14. marca 1893, Dz. u. p. Nr. 35, tyczące się komisy, z ramienia Władz administracyjnych krajowych i Ministerstwa rolnictwa urzędujących jako rady przyboczne techniczne do spraw mszycy winnej.

Uchyla się rozporządzenie Ministerstwa rolnictwa z dnia 14. marca 1893, Dz. u. p. Nr. 35, którem zmienione zostało postanowienie zamieszczone pod liczbą II w rozporządzeniu z dnia 20. grudnia 1885, Dz. u. p. Nr. 5 z r. 1886, tyczącem się komisy urzędujących z ramienia Władz politycznych krajowych i Ministerstwa rolnictwa jako rady przyboczne techniczne do spraw mszycy winnej i postanowienie pod 1. II tego ostatniego rozporządzenia ze względu, że później ustanowiona została Rada ziemiańska dla margrabstwa morawskiego, opiewać ma jak następuje:

II.

W komisji krajowej prezyduje namiestnik (prezydent krajowy) lub zastępca, którego on do tego przeznaczy. Komisja będzie odbierała referaty od referenta Władzy politycznej krajowej, któremu poruczone jest załatwienie urzędowe spraw tyczących się mszycy winnej i od technicznego kierownika robót ku wypełnieniu mszycy winnej, o ile tenże w kraju jest ustanowiony.

Członkami komisji krajowej uprawnionymi do głosowania są:

- a) członek, którego Wydział krajowy wydeleguje ze swego grona;
- b) delegat Rady ziemiańskiej (w Czechach, Morawii i Tyrolu po jednym delegacie obu sekcji Rady ziemiańskiej), albo gdzie Rada ziemiańska nie istnieje, delegat towarzystwa rolniczego;
- c) trzej biegli, których namiestnik (prezydent kraju) powoływać będzie zawsze na okres trzechletni (1886—1888, 1889—1891 itd.) a względnie na pozostałą część takiego okresu.

Kast r. w.

209.

Obwieszczenie Ministerstwa kolejów żelaznych z d. 19. listopada 1898,

którem podaje się do wiadomości, że Najwyższa koncesja na kolej lokalną elektryczną od Badenu do Vöslau przeniesiona została na Spółkę akcyjną kolej lokalnych wiedeńskich i że niektóre postanowienia koncesji na tę kolej lokalną zostały zmienione.

Ponieważ Spółka akcyjna kolej lokalnych wiedeńskich nabyła drogą kupna kolej lokalną elektryczną od Badenu do Vöslau, którą inżynier Franciszek Fischer w Wiedniu na zasadzie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. lipca 1892, Dz. u. p. Nr. 159 wybudował i otworzył, jakoteż kolej konną badeńską, którą w tamtej kolej wcielono i podobnież do ruchu elektrycznego urządzono, przeto na zasadzie Najwyższego upoważnienia prawa i obowiązki koncesyjne jakie rzeczonego inżynier ma co do wzmiarkowanej kolej lokalnej przenoszą się na Spółkę akcyjną wiedeńskich kolej lokalnych i z tego powodu zmieniają się postanowienia koncesyjne dla tejże kolej lokalnej wydane, jak następuje:

I.

W uzupełnieniu postanowień §§. 1 i 3 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. lipca 1892, Dz. u. p. Nr. 159, postanawia się, że tak zwana linia obwodowa badeńska, która wybudowana być ma jako linia pomocnicza istniejącej kolej lokalnej, od placu przed dworcem badeńskim Kolei Południowej ulicami Wilhelmsstrasse, Franzensstrasse i Alleegasse aż do mostu Löwenbrücke, stanowi istotną część przedsiębiorstwa, jakoteż, że część kolej badeńsko-vöslauskiej prowadząca od placu przed dworcem badeńskim Kolei Południowej ulicą Neugasse aż do mostu Löwenbrücke i wzmiarkowana wyżej linia obwodowa mają być utrzymywane w ruchu nieustannym przez cały rok.

II.

Ponieważ rzeczona kolej ma być uważana na przyszłość za istotną część składową wspólnego przedsiębiorstwa będącego przedmiotem Najwyższych dokumentów koncesyjnych z dnia 10. marca 1885, Dz. u. p. Nr. 45 i z dnia 29. grudnia 1886, Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1887, jakoteż obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolejów żelaznych z dnia 5. września 1898, Dz. u. p. Nr. 165 i dokumentu konce-

syjnego z dnia 17. października 1898, Dz. u. p. Nr. 195, przeto odtąd, z jednocośnem uchyleniem postanowień §§. 6—15 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. lipca 1892, Dz. u. p. Nr. 159, postanowienia §§. 8 aż do 15 rzeczonego Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. marca 1885, Dz. u. p. Nr. 45, stosować się mają w osnowie zmienionej wzmiarkowanem wyżej obwieszczeniem c. k. Ministerstwa kolejów żelaznych z dnia 5. września 1898, Dz. u. p. Nr. 165, także do kolej lokalnej badeńsko-vöslauskiej.

III.

Pod względem ruchu stosować się mają na przyszłość do szlaków kolejowych pod I oznaczeniami zamiast zarządzeń oddziału II warunków koncesyjnych z dnia 21. sierpnia 1892 dla kolej lokalnej badeńsko-vöslauskiej, postanowienia oddziału II warunków koncesyjnych z dnia 28. marca 1885 przepisanych dla kolej lokalnej od Wiednia do Wiener-Neudorfu, z uzupełnieniami stosownie do oddziału A III obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolejów żelaznych z dnia 5. września 1898 postanowionemi.

Wittek r. w.

210.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 25. listopada 1898,

o ustanowieniu po jednym urzędzie podatkowym i sądowo-depozytowym w Ślemieniu, Niemirowie i Lutowiskach w Galicyi.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 5. września 1898, ustanawia się w Ślemieniu, Niemirowie i Lutowiskach w Galicyi po jednym urzędzie podatkowym i sądowo-depozytowym dla gmin leżących w okręgach sądowych tychże miasteczek.

Każdy z tych nowych urzędów oprócz czynności, do których urzędy podatkowe w tym przymiotnie są obowiązane, załatwiać ma także sprawy urzędu sierociego zbiorowego i sądowo-depozytowego.

Nowe te urzędy podatkowe i sądowo-depozytowe rozpocząć mają urzędowanie dnia 1. grudnia 1898.

Z powodu ustanowienia rzeczonych nowych urzędów i od terminu wyżej oznaczonego:

1. gminy leżące w okręgu sądowym ślemieńskim Gilowice, Kocierz ad Moszczanica, Kocierz ad Rychwałd, Koców, Krzeszów, Kuków, Kurów, La-

chowice, Las, Łekowica, Łysina, Oczków, Okrajnik, Pewel ślemieński, Pewelka, Rychwałd, Rychwałdek, Ślemień, Strzyszowa, Sucha oddzielają się od okręgu Urzędu podatkowego żywieckiego i przyłączają się do Urzędu podatkowego ślemieńskiego;

2. gminy leżące w okręgu sądowym niemirowskim Biała, Huta obedyńska, Magierów, Niemirów, Olszanka, Parypy, Przedmieście, Radruż, Smolin, Szczerzec, Szczerczyk, Ulicko Seredkiewicz, Ulicko Zarąbane, Wróblaczyn oddzielają się od okręgu Urzędu podatkowego rusko-rawskiego i przyłączają się do Urzędu podatkowego niemirowskiego; nakoniec

3. gminy leżące w okręgu sądowym lutowiskim Berczy górne, Caryńskie, Chmiel z Chmielniczką, Chrewt z Olchowcem, Dwernik z Dwerniczką, Hulskie, Krywka, Lutowiska, Naścizne, Paniszczów, Polana, Procisne, Rosochate, Rosolin, Ruskie, Serednie małe, Skorodne z Chodakiem, Smolnik ad Lutowiska, Stuposiany z Bereżkami, Ustrzyki górne, Wołosate, Wydrne, Zatwarnica z Sucherzekami, Żurawin z Połonińskiem oddzielają się od okręgu Urzędu podatkowego dolno-ustrzyckiego i przyłączają się do Urzędu podatkowego lutowskiego.

Kaizl r. w.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, w jej Składzie dzielnica I., Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1899 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, rouskim, słoweńskim, kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa w każdym z tych ośmiu języków, za cały rocznik 1899, który można odbierać osobiście lub będzie posyłany pocztą bezpłatnie, wynosi 4 zł.

Prenumeruje się w Składzie c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica I., Singerstrasse Nr. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Zamawiając jednak Dziennik ustaw państwa, trzeba zarazem złożyć przypadającą kwotę pieniężną, gdyż wydawnictwo to posyła się tylko tym, którzy prenumeratę z góry zapłacą.

Nabywający od razu całe dziesięciolecie lub kilka dziesięcioleci Dziennika ustaw państwa w języku niemieckim, płaci:

Za dziesięciolecie 1849 do 1858 włącznie . . . 25 zł.	Za dziesięciolecie 1869 do 1878 włącznie . . . 16 zł.
1859 " 1868 " 12 " 1879 " 1888 " . . . 20 "	
Za cztery dziesięciolecia 1849 do 1888 włącznie . . . 60 zł.	

W innych językach:

Za dziesięciolecie 1870 do 1879 włącznie . . . 16 zł.	Za dziesięciolecie 1880 do 1889 włącznie . . . 20 zł.
Za dziesięciolecia 1870 do 1889 włącznie . . . 30 zł.	

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można:

Rocznik 1849 za . . . 2 zł. 10 c.	Rocznik 1866 za . . . 2 zł. 20 c.	Rocznik 1883 za . . . 2 zł. 50 c.
1850 " . . . 5 " 25 "	1867 " . . . 2 " — "	1884 " . . . 2 " 50 "
1851 " . . . 1 " 30 "	1868 " . . . 2 " — "	1885 " . . . 1 " 80 "
1852 " . . . 60 "	1869 " . . . 3 " — "	1886 " . . . 2 " 30 "
1853 " . . . 15 "	1870 " . . . 1 " 40 "	1887 " . . . 2 " 50 "
1854 " . . . 4 " 20 "	1871 " . . . 2 " — "	1888 " . . . 1 " 20 "
1855 " . . . 2 " 35 "	1872 " . . . 3 " 20 "	1889 " . . . 3 " — "
1856 " . . . 2 " 45 "	1873 " . . . 3 " 30 "	1890 " . . . 2 " 70 "
1857 " . . . 2 " 85 "	1874 " . . . 2 " 30 "	1891 " . . . 3 " — "
1858 " . . . 2 " 40 "	1875 " . . . 2 " — "	1892 " . . . 5 " — "
1859 " . . . 2 " — "	1876 " . . . 1 " 50 "	1893 " . . . 3 " — "
1860 " . . . 1 " 70 "	1877 " . . . 1 " — "	1894 " . . . 3 " — "
1861 " . . . 1 " 50 "	1878 " . . . 2 " 30 "	1895 " . . . 3 " 50 "
1862 " . . . 1 " 40 "	1879 " . . . 2 " 30 "	1896 " . . . 3 " 50 "
1863 " . . . 1 " 40 "	1880 " . . . 2 " 20 "	1897 " . . . 7 " 50 "
1864 " . . . 1 " 40 "	1881 " . . . 2 " 20 "	
1865 " . . . 2 " — "	1882 " . . . 3 " — "	

Roczniki wydań w innych siedmiu językach od 1870 aż do 1897 włącznie dostać można po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

Ceny sprzedaży dziesięciolecia 1889 aż do 1898 włącznie, tudzież rocznika 1898, podane będą do wiadomości na początku stycznia 1899.

NB. Posyłki Dziennika ustaw państwa, które zginęły lub doszły niezupełne, reklamować należy najpóźniej w przeciągu czterech tygodni wprost w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica III, Renweg Nr. 16.

Po upływie tego terminu pojedyncze części Dziennika ustaw państwa będzie można dostać tylko za opłatą ceny handlowej ($1/4$ arkusza = 2 strony za 1 c.).

Ponieważ wszystkie roczniki 1849 aż do 1897 włącznie wydania niemieckiego i wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach (1870 aż do 1897 włącznie) są całkowicie uzupełnione, przeto można nabyć w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wyżej podanej, lecz nawet każdą z osobna część wszystkich tych roczników po cenie handlowej ($1/4$ arkusza = 2 strony za 1 c.); tym sposobem ułatwione zostało uzupełnianie niekompletnych roczników Dziennika ustaw państwa i zestawianie pojedynczych części podług materyi.